Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10774**

19. Wahlperiode 07.06.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/10339 –

Planungs- und Realisierungsstand bei der Ausbaustrecke Kehl–Appenweier – Bahnübergangsbeseitigung zwischen Karlsruhe und Stuttgart

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Staatsvertrag zwischen der Französischen Republik und Deutschland vom 22. Mai 1992 („Vertrag von La Rochelle") sieht zur Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen beiden Staaten den Neu- und Ausbau einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS Süd) vor. Bestandteil der Übereinkunft zum bilateralen Bahnausbau ist auch die Ausbaustrecke (ABS) Kehl–Appenweier, die das Bindeglied zwischen der LGV (Ligne à grande vitesse) Est européenne (Paris–Straßburg) und der ABS/NBS (NBS = Neubaustrecke) Karlsruhe–Basel bildet. Die Strecke zählt damit auch zum Transeuropäischen Verkehrsnetz im Rhein-Donau-Korridor (s. BVWP 2030).

Die Ausbaustrecke gliederte sich bisher in fünf Planfeststellungsabschnitte. Die DB Netz AG hat bereits 2010 die Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 1 abgeschlossen. In diesem Abschnitt hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die eingleisige Rheinbrücke von 1956, die zuletzt nur noch eine Streckengeschwindigkeit von 50 km/h erlaubte, durch eine neue Stahlfachwerkkonstruktion ersetzt, die jetzt eine Geschwindigkeit von 160 km/h zulässt und zweigleisig ausgeführt wurde. Auch den Umbau des Westkopfes des Bahnhofs Kehl hat der Vorhabenträger im Zusammenhang mit dem Neubau der Rheinbrücke realisiert, so dass auch hier die Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben werden konnte. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG vom 16. Juli 2007 sah für die Maßnahmen Investitionen in Höhe von 51 Mio. Euro vor (s. Bundestagsdrucksache 16/11359).

Die Bauarbeiten in den übrigen Abschnitten stehen weitgehend aus, da zwischenzeitlich der Bund wichtige Planungsparameter geändert hat. So sahen die ursprünglichen Planungen zwischen der Rheinbrücke bei Kehl und der Einfädelung in die Oberrheinstrecke den Ausbau auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h vor (s. Bundestagsdrucksache 16/11359). Seit 2011 wird im besagten Abschnitt ein Ausbau auf 160 km/h verfolgt. Auch die Bewertung des Vorhabens für den Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält diese abgeänderten Parameter für die Infrastruktur.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 5. Juni 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Der Bund hat die ABS Kehl–Appenweier im November 2018 vom Potentiellen in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans heraufgestuft. Die Verbindungskurve nach Norden (Relation Straßburg–Karlsruhe–Frankfurt am Main) wird neu errichtet und soll künftig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h befahrbar sein. Die Fahrzeitverkürzung für den Fernverkehr würde zwei Minuten betragen. Trotz Einfädelung in die Schnellfahrstrecke Karlsruhe–Basel ist auch der Neubau weiterhin nur niveaugleich und eingleisig vorgesehen. Aus Sicht der Fragesteller sind damit betriebliche Konflikte vorhersehbar. Bei einer Weiterfahrt auf den östlich gelegenen Regionalgleisen der Oberrheinstrecke sind insgesamt vier Gleise zu queren, was zu entsprechenden Fahrstraßenausschlüssen und damit zur Kapazitätsminderung auf der Oberrheinstrecke führen würde.

Den alternativen Ausbau der Verbindung Rastatt–Wintersdorf–Rœschwoog–Strasbourg, mit dem Bau einer neuen Rheinbrücke bei Wintersdorf, hat der Bund bereits in einer frühen Phase der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 verworfen (s. Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von 6. November 2018, BVWP 2030).

1. Welche Alternativen hat die Bundesregierung im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 zur ABS Kehl–Appenweier geprüft, und welche Ergebnisse brachte diese Prüfung?

Alternativen zur ABS Kehl–Appenweier wurden nicht geprüft.

2. Hat die Bundesregierung zusammen mit den zuständigen Behörden in Frankreich den Ausbau der Verbindung Rastatt–Wintersdorf–Rœschwoog–Strasbourg (ggf. mit einer direkten Einschleifung auf die LGV Est européenne als Untervariante) geprüft?

3. Wenn ja, welche Ergebnisse hat die Untersuchung des Ausbaus der Verbindung Rastatt–Wintersdorf–Rœschwoog–Strasbourg ergeben, und welche Fahrzeiten (Relationen Frankfurt–Straßburg, Karlsruhe–Straßburg) ließen sich über eine entsprechend ausgebaute Strecke realisieren?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau von Rastatt zur Grenze bei Wintersdorf wurde nicht weiter untersucht, da für diese Variante keine Voraussetzungen auf französischer Seite (z. B. konkrete Planungen zum Ausbau bzw. zur Reaktivierung der Strecke) gegeben waren.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 bis 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/9039 verwiesen.

4. Was hat den Ausschlag dafür gegeben, die Ausbauparameter zu verändern, so dass nunmehr zwischen Kehl und Appenweier die Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h herabgesetzt wurde?

In der am 22. Mai 1992 abgeschlossenen Vereinbarung von La Rochelle ist festgelegt, dass auf deutscher Seite die „Verbindung Kehl zur Schnellbahnstrecke Karlsruhe–Basel bei Appenweier hergestellt und die Strecke Saarbrücken–Mannheim auf Hochgeschwindigkeitsbetrieb ausgebaut wird“.

Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung 2010 war die Festlegung einer Ausbaugeschwindigkeit von 160 km/h auf der Strecke 4260 und von 180 km/h auf der neuen Verbindungskurve. Die Anmeldungen u. a. des Landes Baden-Württem-

berg und der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum BVWP 2030 entsprachen diesem Ergebnis. Ein durchgehender Ausbau auf 200 km/h von Kehl bis zur Einfädelung in die Schnellfahrstrecke (SFS) Karlsruhe–Offenburg brächte eine zusätzliche Fahrzeitverkürzung von maximal einer Minute. In Anbetracht der erheblich höheren Kosten für eine entsprechende Ertüchtigung der Strecke 4260 einschließlich der neuen Verbindungskurve wurde diese Lösung verworfen. Die Trassierung der Strecke für 160 km/h und der neuen Verbindungskurve für 180 km/h stellt daher einen Kompromiss zwischen der Forderung einer möglichst großen Fahrzeitverkürzung und dem Erfordernis eines gesamtwirtschaftlich tragfähigen Maßnahmenzuschnitts dar.

5. Welche Auswirkungen ergeben sich auf die erzielbare Fahrzeit und zu erreichende Kantenfahrzeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschland-Takts?

Die beiden zweistündlichen Linien aus/nach Frankreich sind in Straßburg in den heute vorhandenen Knoten zu den Minuten 15/45 eingebunden. Die Bundesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse über die zukünftige Änderung dieser Knotenzeiten. Auf Basis dieser Knoteneinbindung wird Karlsruhe vor dem Nullknoten erreicht, so dass die relevanten Anschlüsse in Richtung Mannheim–NRW/Frankfurt/Norddeutschland/Berlin mit einer Umsteigezeit von sieben bis zehn Minuten erreicht werden. Eine weitere Beschleunigung dieses Abschnittes und der daraus resultierende Fahrzeitgewinn hätten keine strukturellen Auswirkungen auf den Deutschland-Takt, da keine zusätzlichen Anschlüsse erreicht werden.

6. Wie viele technisch gesicherte bzw. beschrankte Bahnübergänge gibt es derzeit zwischen Kehl und Appenweier?

7. Ist mit der Herabsetzung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h auch die Beseitigung aller noch bestehenden niveaugleichen Bahnübergänge hinfällig?

   Wenn nein, welche Bahnübergänge sollen im Zuge des Ausbauvorhabens dennoch durch Straßenunterführungen bzw. Eisenbahnüberführungen aufgelöst werden?

9. Welche Kosteneinsparungen ergeben sich durch die herabgesetzte Streckengeschwindigkeit, insbesondere durch den möglichen Verzicht auf die Auflösung von niveaugleichen Bahnübergängen?

Die Fragen 6, 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG gibt es derzeit acht technisch gesicherte Bahnübergangsanlagen zwischen Kehl und Appenweier. Es kann in Abstimmung und bei Finanzierungszusagen der Kreuzungspartner sowie aus weiteren Randbedingungen eine höhenfreie Lösung zum Tragen kommen. Dies wird sich im Zuge des Projektfortschritts zeigen. Die Kosten für die Beseitigung aller vorhandenen Bahnübergänge wurden nicht ermittelt.

8. Welche Bahnübergänge sollen ggf. als Vorabmaßnahme, also quasi losgelöst vom Ausbauvorhaben, aufgelöst werden, und für welche Maßnahmen liegen Kreuzungsvereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vor bzw. befinden sich in Vorbereitung?

Folgende Maßnahmen sind nach Angaben der DB AG unabhängig vom Ausbau der Strecke Appenweier–Kehl angedacht:

- Für die Bahnübergänge in Bahn-km 8,3 und Bahn-km 8,5 gibt es Abstimmungsgespräche mit den Straßenbaulastträgern (Stadt Kehl bzw. Regierungspräsidium Freiburg), welche die genannten Bahnübergänge beseitigen möchten. Für diese Beseitigungen sind Kreuzungsvereinbarungen erforderlich.
- Im Nachgang zur angestrebten Beseitigung der Bahnübergänge in Bahn-km 8,3 und Bahn-km 8,5 soll ggf. der Bahnübergang in Bahn-km 6,8 auf Wunsch des Baulastträgers (Regierungspräsidium Freiburg) beseitigt werden. Hierzu wäre ebenfalls eine Kreuzungsvereinbarung notwendig.

10. Ist die Aufteilung des Ausbauvorhabens in fünf Planfeststellungsabschnitte weiterhin gültig?

    Wenn nein, welcher Zuschnitt ergibt sich aktuell, und welche Hauptbaumaßnahmen sollen in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten durchgeführt werden?

Die Aufteilung in fünf Planfeststellungsabschnitte (PfA) bleibt nach Auskunft der DB AG weiterhin bestehen.

11. Bis wann will die DB AG die Leistungsphasen 1 und 2 bei der ABS Kehl–Appenweier abschließen, und welche Planungsaufträge sind derzeit für die genannten Planungsphasen bereits veranlasst worden?

12. Welchen Zeitplan verfolgt die DB AG im weiteren Planungsverlauf, also bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 (Planfeststellungsbeschluss)?

13. Welcher Planungs- und Umsetzungsstand ergibt sich in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten aktuell?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt teilt sich in zwei Baustufen. Die Baustufe 1 enthält den PfA 1 (bereits realisiert). Die Baustufe 2 enthält die PfA 2 bis 5. Der PfA 2 befindet sich im Abschluss der Vorplanung nach Leistungsphase (Lph) 2 HOAI. Für die PfA 3 bis 5 hat die Durchführung der Lph 1 begonnen. Nach Auskunft der DB AG ist der Abschluss der Planfeststellung für den PfA 2 2023 geplant. Für die PfA 3 bis 5 wird von der DB AG derzeit ein Zeithorizont von voraussichtlich acht Jahren (2028) bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens prognostiziert, vorausgesetzt, dass keine Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss eingereicht werden.

14. Weshalb soll die neue „Nordkurve“ in Appenweier auf eine Maximalgeschwindigkeit von 180 km/h, die ABS Appenweier–Kehl auf 160 km/h ausgebaut werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

15. Mit welchen technischen Parametern (Radien, Überhöhung bzw. Überhöhungsfehlbetrag, Weichenbauformen) wird die Appenweier „Nordkurve“ geplant?

Die Festlegung der technischen Parameter erfolgt nach Abschluss der Grundlagenermittlung (Lph 1) im Rahmen der Vorplanung (Lph 2).

16. Weshalb soll die niveaugleiche Ein- bzw. Ausfädelung über die „Nordkurve“ bzw. die „Südkurve“ in Appenweier beibehalten werden, obwohl dadurch die Kapazität der Rheintalbahn eingeschränkt bleibt?

17. Welche Alternativvarianten zur kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelung hat die hat die Bundesregierung im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 untersucht, und welche Ergebnisse brachte diese Untersuchung gerade in Bezug auf die Sicherung der Kapazität der viergleisigen Oberrheinstrecke?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die neue Verbindungskurve, die in die SFS einbindet, werden im Zielnetz des BVWP 16 Züge des SPFV und 17 Züge des Schienengüterverkehr (SGV) prognostiziert. Zwischen Appenweier und Karlsruhe verkehren auf der SFS 82 Züge des SPFV und 132 Züge des SGV. Über die bestehende Verbindungskurve verkehren nur noch vier Züge des SGV, die in die Strecke 4000 ein- und ausfädeln. Von einer nennenswerten kapazitiven Beeinträchtigung durch die höhengleiche Ein- und Ausfädelung war daher im Zuge der Untersuchungen zum BVWP 2030 nicht auszugehen. Die genaue Dimensionierung der Maßnahme erfolgt im Rahmen der von der DB Netz AG durchzuführenden Planung auf Basis von eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU). Im Rahmen der Verkehrlichen Aufgabenstellung im Jahr 2015 wurde überprüft, ob die EBWU aus dem Jahr 2008 weiterhin Gültigkeit hat. Dies wurde bestätigt, da sich seither keine signifikanten Veränderungen im geplanten Betriebsprogramm ergeben haben. Es wurde festgestellt, dass im Ist sowie im Soll ausreichend Reserven vorhanden sind und die höhenfreie Einbindung in die Schnellfahrstrecke nicht erforderlich ist. Demzufolge ist die höhengleiche Einbindung die wirtschaftlichste Variante.

Generell gilt, dass die Kapazität der Einbindung in die Rheintalbahn durch den Bau der neuen Verbindungskurve erhöht wird, da die heute bestehende Eingleisigkeit beseitigt und die jeweilige Abzweiggeschwindigkeit deutlich erhöht wird.

18. Wie viele Fahrstraßenkonflikte bzw. Fahrstraßenausschlüsse entstehen werktäglich auf Basis der Verkehrsprognose 2030 durch die jetzt verfolgte eingleisige Variante, und wie viele dieser Fahrstraßenkonflikte bzw. Fahrstraßenausschlüsse ließen durch eine kreuzungsfreie Gestaltung der Ein- und Ausfädelung der ABS Kehl–Appenweier vermeiden?

Die Bundesverkehrswegeplanung ist eine strategische Planung, die weder auf einem mikroskopischen Netzmodell noch auf einer Fahrplankonstruktion basiert. Infolgedessen sind keine Aussagen zu Fahrstraßenkonflikten und -ausschlüssen möglich. Diese werden im Zuge der Planung des Vorhabens durch die DB Netz AG auf Basis eines aktuellen Betriebsprogramms durchgeführt. Nach derzeitigem Kenntnisstand der DB Netz AG zu den Prognosezahlen für den Zeithorizont 2030 ist täglich mit acht SPFV-Zügen pro Fahrtrichtung zu rechnen. Das bedeutet, dass in der Fahrtrichtung Kehl - Karlsruhe achtmal pro Tag das Gleis der Gegenrich-

tung gekreuzt wird. Die EBWU stellt hierzu fest, dass der in Rede stehende Teilfahrstraßenknoten (höhengleiche Einbindung) eine wirtschaftlich optimale Auslastung aufweist.

19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass eine eingleisige Ein- und Ausfädelung einer im weiteren Verlauf zweigleisigen Hauptbahn aus einer de facto viergleisigen Hauptbahn als unzweckmäßig zu bewerten ist, da die durch den viergleisigen Ausbau erzielte Kapazitätssteigerung auf der Oberrheinstrecke unnötig gemindert wird?

    Wenn nein, warum nicht?

Für die Ein-/Ausfädelung werden künftig zwei Gleise zur Verfügung stehen. Die Gesamtzahl der ein- und ausfädelnden Züge beträgt 37. Etwa 90 Prozent davon (33 Züge) fädeln in die westlich gelegene SFS ein und aus, und nur vier Züge je Tag kreuzen die SFS, um in die Altstrecke ein- und auszufädeln. Für eine höhenfreie Variante wären erhebliche Eingriffe in die dort bereits seit 2004 im Zielzustand fertiggestellte Rheintal- und Schnellfahrstrecke erforderlich. Verbunden wäre dies mit starken Kapazitätseinschränkungen während der Bauzeit und erheblich größerem Landschaftsverbrauch durch Aufweitung des bestehenden viergleisigen Bahnkörpers und Schaffung des erforderlichen Platzes für das Bauwerk zur höhenfreien Einfädelung. Daher und in Anbetracht der niedrigen Anzahl betroffener Züge wird eine höhenfreie Lösung als nicht erforderlich eingestuft, obwohl sie in betrieblicher Hinsicht leistungsfähiger ist als eine höhengleiche Lösung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 16 und 17 verwiesen.

20. Wie viele Fahrplantrassen werden durch die eingleisige Ein- und Ausfädelung der ABS Kehl–Appenweier bzw. die dadurch entstehenden Fahrstraßenkonflikte auf Basis der Verkehrsprognose 2030 werktäglich „verbraucht", die bei einer kreuzungsfreien Lösung zur Verfügung stehen würden (bitte Trassenkapazität zwischen eingleisiger und kreuzungsfreier Variante vergleichen)?

Im Deutschland-Takt ist die Verbindung zwischen der Strecke Kehl–Appenweier und den Hochgeschwindigkeitsgleisen Karlsruhe–Offenburg gemäß BVWP 2030 zweigleisig niveaugleich unterstellt. Die Züge des Fernverkehrs kreuzen sich im Bereich der Kurve, sodass dadurch keine Kapazität verloren geht. Die Trassen des Schienengüterverkehrs sind entweder so gelegt, dass ebenfalls eine Kreuzung im Bereich der Kurve konstruiert wird, oder der Güterzug in Richtung Norden ein Trassenfenster nutzt, das aufgrund des Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen schnellem Personen- und Güterverkehr nicht von einem Güterzug in Nord-Süd-Richtung genutzt werden kann.

Auf Basis der angemeldeten Mengen im Nahverkehr, im Güterverkehr und im Fernverkehr ist eine kreuzungsfreie Variante nicht fahrplanbasiert ableitbar. Eine detaillierte Wenn-Dann-Betrachtung über die genannte grobe Ermittlung hinaus ist aufgrund des zu betrachtenden Mengengerüsts nicht durchgeführt worden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

21. Soll die ABS Kehl–Appenweier mit ETCS ausgerüstet werden?

Wenn ja, ab wann, und auf welchen Streckenabschnitten (bitte genau abgrenzen), in welcher Version, und wie weit ist die ETCS-Ausrüstung auf französischer Seite gediehen?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Planung des PfA 2 wird die Strecke Kehl–Appenweier komplett mit ETCS Level 2 ausgerüstet. Auf französischer Seite ist ebenfalls eine ETCS-Ausrüstung vorgesehen. Zu Kompatibilitätsfragen werden nach Auskunft der DB AG derzeit länderübergreifende Gespräche geführt.

Strecke Karlsruhe–Stuttgart

22. Wie weit sind die Planungen für die Erneuerung des Bahnübergangs Kleinsteinbach inklusive der Beseitigung der Langsamfahrstelle gediehen (siehe Bundestagsdrucksache 19/6628, Antwort zu Frage 17)?

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Erneuerung des Bahnübergangs in Kleinsteinbach wird im August abgeschlossen. Nach derzeitigem Stand wird anschließend der Antrag auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 18 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht.

23. Welche Variante zur Auflösung des niveaugleichen Bahnübergangs in Kleinsteinbach verfolgt die DB AG derzeit?

Die DB Netz AG verfolgt mit ihrer Planung die Erneuerung des vorhandenen Bahnübergangs mit aktueller BÜ-Technik mit Halbschranken, gesonderten Fußgängerschranken sowie Lichtzeichen (Bauform BUES2000-LzH/F-Fü), einer Begradigung der Verkehrsführung und einem abgesetzten Gehweg mit Fußgängerleiteinrichtungen. Die Planungen für die BÜ-Ersatzmaßnahmen wurden nach Angaben der DB Netz AG aufgrund der ablehnenden Haltung der Gemeinde mit Beschluss des Gemeinderates im Jahr 2015 vor Abschluss der Vorentwurfsplanung beendet.

24. Welcher Planungsstand ergibt sich für die Bahnübergangsersatzmaßnahme aktuell, und bis wann strebt der Vorhabenträger den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz an?

Der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zur Erneuerung des Bahnübergangs mit aktueller BÜ-Technik nach §§ 3, 13 EKrG mit der Gemeinde Pfinztal ist im Zuge des Planfeststellungsverfahrens (s. o.) vorgesehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

25. Hält die Bundesregierung eine Fahrzeit von zukünftig (siehe Zielfahrplan) 32 Minuten zwischen Stuttgart und Karlsruhe mit Blick auf die Anforderungen des Deutschland-Takts für angemessen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

26. Welche Infrastrukturmaßnahmen müssten zwischen Stuttgart und Karlsruhe umgesetzt werden, um eine Kantenfahrzeit von 30 bzw. knapp unter 30 Minuten zu erreichen, und welche Maßnahmen sind von der Bundesregierung näher untersucht worden bzw. werden noch untersucht?

Ein Untersuchungsgegenstand war die Beschleunigung des Abschnittes Karlsruhe–Bruchsal durch einen Ausbau auf 200 km/h. Der FV München–Paris erreicht aber mit einer um eine Minute kürzeren Fahrzeit in Karlsruhe keinen neuen Anschluss. Wichtig ist die Herstellung guter Reiseketten: Dies ist mit der Integration des schnellen 30-Minuten-Taktes Karlsruhe–Stuttgart über Pforzheim in den Knoten Karlsruhe zur vollen und halben Stunde sowie in Stuttgart mit guten Anschlüssen auf den hochwertigen schnellen Fernverkehr in Richtung München umgesetzt.

27. Welche Bedeutung hat der Hauptbahnhof Karlsruhe aus Sicht der Bundesregierung in Zukunft?

Karlsruhe Hbf hat auch in Zukunft eine herausgehobene Stellung im Netz des deutschen Bahnverkehrs.

28. Welche Verbesserungen sollen sich für Fahrgäste aus Karlsruhe und Umgebung durch den Deutschlandtakt im Zielfahrplan 2030 ergeben?

Der Deutschland-Takt wird derzeit erarbeitet. Derzeit wird der zweite Gutachterentwurf (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html) hinsichtlich des Güterverkehrs konsolidiert und hinsichtlich der Nachfragewirkung geprüft.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333